

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 210/2009

Sitzung vom 8. Juli 2009

1156. Dringliche Anfrage (Zürcher Fluglärm-Index [ZFI] und Sachplan Infrastruktur Luftfahrt [SIL])

Die Kantonsräte Thomas Maier, Dübendorf, Gaston Guex, Zumikon, und Peter Anderegg, Dübendorf, haben am 29. Juni 2009 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

§ 3 Ziff. 5 des Flughafengesetzes verlangt: Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der Richtwert (Zürcher Fluglärm-Index, ZFI) nicht überschritten wird. Für das Jahr 2008 ist mit einer Überschreitung des Monitoringwertes um 10% zu rechnen.

Der Regierungsrat hat im Dezember 2008 die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, eine systematische, wirkungsorientierte Planung und Evaluation Erfolg versprechender Massnahmen vorzunehmen mit dem Ziel, den Monitoringwert auf lange Sicht so tief wie möglich zu halten. In seiner Antwort (KR-Nr. 66/2009) zur Anfrage Arnold (Entwicklung ZFI) schreibt der Regierungsrat (Zitat): «Rund 90% der antwortenden Gemeinden und die Hälfte der antwortenden Planungsverbände bejahen die Frage, ob der Einfluss der Bevölkerungsentwicklung auf den ZFI durch Massnahmen im Flugbetrieb kompensiert werden sollte.» Offensichtlich sind die Möglichkeiten von modernen, lärmindernden An- und Abflugverfahren noch zu wenig bekannt. So könnte die Einführung des «Green Approach» am Flughafen Zürich zu wesentlichen Verbesserungen in verschiedenen Problembereichen führen. Experten gehen davon aus, dass die Lärmimmissionen um rund 6 dBA reduziert werden könnten. Darüber hinaus würde die präzise Steuerung der Anflugrouten eine Bündelung der Bewegungen über schwach besiedelten Gebieten ermöglichen – alles Möglichkeiten, die den Monitoringwert senken würden, ohne gravierende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Flughafens. Während auf europäischer Ebene entsprechende Anstrengungen im Gang sind, hat es das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bisher versäumt, bei der Ausarbeitung des SIL für den Flughafen Zürich moderne Anflugtechniken zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Die Variantenoptimierung im SIL-Prozess (Bericht BAZL vom 28. Januar 2008) sieht bei allen Varianten Südstarts straight über das dicht besiedelte Gebiet von Zürich Schwamendingen vor. Damit würde

der im Jahre 2008 schon überschrittene Monitoringwert geradezu «explodieren». Was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu unternehmen?

2. Wurde schon analysiert, inwieweit moderne Technologien und neue An- und Abflugverfahren helfen würden, den Monitoringwert zu senken, resp. nachhaltig tief zu halten?
3. Wäre der Regierungsrat bereit, eine solche Analyse durch international anerkannte Experten durchführen zu lassen?
4. Wäre der Regierungsrat bereit, beim Bund eine Aufschiebung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich zu beantragen, bis der Bericht der Volkswirtschaftsdirektion zum ZFI und allenfalls eine Analyse von Experten zu modernen Technologien vorliegt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Thomas Maier, Dübendorf, Gaston Guex, Zumikon, und Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Der Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2008» wird im Herbst dieses Jahres erscheinen. Die entsprechenden Arbeiten, allen voran die Berechnungen der Abteilung Akustik der Empa, sind im Gange. Ob der Bericht eine Überschreitung des Richtwerts für das Jahr 2008 ausweisen und in welcher Grössenordnung sich diese allenfalls bewegen wird, wird sich weisen. Ebenfalls im Herbst dieses Jahres wird dem Regierungsrat Bericht erstattet über die Ergebnisse des von ihm in Auftrag gegebenen Massnahmenkonzepts, das zum Ziel hat, den Monitoringwert auf lange Sicht so tief wie möglich zu halten (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 66/2009 betreffend Entwicklung im ZFI). Auch diese Arbeiten sind im Gang. Im Handlungsfeld Flugbetrieb werden unter anderem auch die mittel- und langfristig verfügbaren neuen Navigationsstandards und -technologien bzw. ihr Einsatz am Flughafen Zürich geprüft. Insbesondere enthält die Satellitennavigation ein grosses Potenzial für künftige Flugverfahren und dürfte die dicht bewohnten Siedlungsgebiete merklich von Fluglärm entlasten. Entgegen der in der vorliegenden dringlichen Anfrage geäusserten Auffassung fliessen diese neuen Technologien sehr wohl in das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich ein. Dem BAZL-Bericht «SIL-Prozess: Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung» vom 29. Januar 2008 kann in Kapitel 3 (Optimierung der An- und Abflugrouten) folgende Aussage entnommen werden: «Grundsätzlich können solche (neuen Navigations-)

Technologien geprüft und eingeführt werden, sobald sie reif für die Umsetzung sind. Sie bedingen keine Anpassung des SIL, weil sie ausserhalb der massgebenden Grenzwerte der Lärmbelastung wirken. In diesem Sinn lässt der SIL genügend Spielraum für laufende technologische Verbesserungen. Je nachdem würden Veränderungen in den Anflugverfahren zu gegebener Zeit eine Anpassung im Betriebsreglement erforderlich machen.»

Sämtliche beteiligten Akteure aus Politik, Regulierungsbehörden, Flughäfen und Fluggesellschaften haben aus umweltpolitischen und wirtschaftlichen Überlegungen ein sehr grosses Interesse an einer möglichst baldigen Einführung dieser neuen Technologien, was sie in der Vergangenheit auch mehrfach bekräftigt haben. Allerdings wurde gleichzeitig auch auf den dafür vorgesehenen notwendigen Zeitbedarf hingewiesen. Die neuen Technologien werden erst ab ungefähr 2015 bis 2020 zur Verfügung stehen, da auf technischer Ebene noch umfangreiche Grundlagenarbeiten zu leisten sind. Dabei geht es insbesondere darum, europa- und weltweit standardisierte Grundlagen für die Zertifizierung solcher Systeme zu schaffen. Die Schweiz hat ein besonders grosses Interesse an diesen neuen Technologien, da die herkömmlichen Start- und Landhilfen wegen der Kleinräumigkeit und der Topografie unseres Landes an ihre Grenzen stossen.

Zu Frage 1:

Es trifft zu, dass die Varianten E_{opt} , E_{DVO} und J_{opt} auch Abflüge auf Piste 16 nach Süden vorsehen, die nach dem Start weiter geradeaus führen (sogenannter «Start 16 straight»). Beim entsprechenden Bericht des BAZL vom 29. Januar 2008 handelt es sich jedoch lediglich um einen Teilbericht. Der Schlussbericht zum SIL wird voraussichtlich im Laufe dieses Sommers erscheinen, und zwar in der Form eines Entwurfs. Wie der Regierungsrat in der Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 169/2009 betreffend Terminplan SIL ausgeführt hat, wird der Bund diesen Entwurf den beteiligten Kantonen und den zuständigen Bundesstellen zur Stellungnahme unterbreiten. Für die Konsolidierung der politischen Haltung des Kantons Zürich wird die Volkswirtschaftsdirektion wiederum breit angelegte Konsultationen durchführen. Im Anschluss daran wird der Regierungsrat seine Stellungnahme zum SIL-Schlussbericht formulieren, und zwar gestützt auf die Ergebnisse dieser Konsultationen und gestützt auf die flughafenpolitischen Ziele des Kantons Zürich.

Zur Aussage, die «Starts 16 straight» würden den ZFI-Monitoringwert geradezu «explodieren» lassen, sind aus fachlicher Sicht folgende Bemerkungen anzubringen. Zum einen würde sich die Anzahl der

«Starts 16 straight» gemessen an der Gesamtheit der Flugbewegungen in einem tiefen einstelligen Prozentbereich bewegen. Zum andern ist zu berücksichtigen, dass dieses Abflugverfahren nur tagsüber geflogen würde. Der dadurch verursachte Fluglärm würde deshalb in die über 16 Stunden gemittelte Tages-Fluglärmbelastung (Leq_{16}) einfließen. Angesichts der geringen Anzahl «Starts 16 straight» würde der Leq_{16} nicht stark ansteigen, sodass die darauf beruhende Anzahl der vom Fluglärm tagsüber stark belästigten Personen im ZFI-Monitoringwert auch nicht «explodieren» würde.

Diese fachlichen Gesichtspunkte sind für die politische Meinungsbildung jedoch nicht allein ausschlaggebend. Der Regierungsrat hat sich zu den «Starts 16 straight» noch keine abschliessende Meinung gebildet; er wird jedoch diesem und anderen Gesichtspunkten bei seiner Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Schlussberichtes die notwendige Aufmerksamkeit schenken.

Zu Fragen 2 und 3:

Eines der wichtigsten Ziele der neuen Navigationstechnologien ist es, das Überfliegen von dicht besiedelten Gebieten wenn immer und soweit wie möglich zu vermeiden. Dies dürfte sich grundsätzlich auch positiv auf jenen Teil des ZFI-Monitoringwerts auswirken, der auf das Konto des Flugbetriebes geht. Heute kann jedoch noch nicht beurteilt werden, in welchem Mass dies der Fall sein wird. Die zurzeit verfügbaren Unterlagen weisen noch nicht den für eine solche Beurteilung notwendigen Detaillierungsgrad auf. Erst wenn die operationellen Einzelheiten dieser neuen Technologien und deren konkrete Anwendung am Flughafen Zürich bekannt sind (v. a. die genaue Lage der neuen Routen und deren zeitlicher Einsatz), sind solche Quantifizierungen möglich. Deshalb ist auch eine entsprechende Analyse durch Expertinnen oder Experten zurzeit wenig sinnvoll.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat hat in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 169/2009 ausgeführt, dass das formelle Verfahren zum SIL-Objektblatt zeitlich und inhaltlich mit jenem für die Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans, Kapitel 4.6.1 (Flughafen Zürich), abzustimmen sein wird. Diese Revision wird mehr als zwei Jahre dauern, sodass sich die formellen Verfahren SIL / kantonaler Richtplan auf Stufe Bund und Kanton voraussichtlich bis ins Jahr 2012 erstrecken werden. Bis dahin werden aber sowohl der ZFI-Bericht für das Jahr 2008 als auch die erwähnte Massnahmenplanung vorliegen. Eine Änderung des Zeitplans im SIL-Prozess ist deshalb auch unter diesen Gesichtspunkten weder zweckmässig noch notwendig.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi